priests to the sea, and they are not even necessarily needed, when e.g. a second radio officer would quite well be able to perform the duties of a social orker... There is immeasurable natural forces on the loose not only in the sea, but in man as well.

— The initiative for the future development of safety conditions lies entirely with the seafaring organizations.

A new kind of insecurity is created by the ruthless competition among shipowners and the disadvantage of a well developed insurance system, irresponsibility. The responsibility of the shipowners is turned over to the insurance companies at the very moment people begin the struggle for their lives... The responsibility for the development of safety conditions is more obviously than ever transferred exclusively into the hands of seafaring organizations. This is quite natural, since their principal aim is to create safe working conditions. The trade-union leaders, however, live on shore, which fact apparently accounts for the somewhat perverted presedence of matters. The world's seafaring organizations should bear in mind that the securing of human life priority over questions like unemployment funds and wages. Mental hygiene probably has second priority.

These matters have to be dealt with on an international level and a worldwide scale, since at least in small countries like Finland no radical measures can be taken without jeopardizing simultaneously the competitive means of the shipping trade.

— Bright future in spite of all

The growing size of ships, the containers and the automation are at present bringing to the sea a new era of progress. Because these very things also cause mental stress and insecurity, it is quite natural that the seamen should get their own share of the benefit from this new progressive wave. The construction of ships should be subjected to control also for reasons other than cabin space. Progress should bring seafarers something better than the cash payment of rationalization bonuses adopted in some countries. Progress is to ensure increasing security. Automatic devices may replace manpower exclusively on the condition that safety simultaneously be increased either by virtue of the device itself or by the manpower disengaged by the device.

The new era of progress provides now a unique opportunity to increase safety. To realize this task, the world's seafaring organizations require collectively but a trifle of the courage that it takes to be a seamen.

The 19th Conference of Scandinavian Radio Officers

The 19th Conference of Scandinavian Radio Officers was held in Helsinki on August 26th — 27th, 1966. In the conference Sweden was represented by Mr. Gösta Hilding, Norway by Mr. Elgar H. Ottersen, Denmark by Mr. Sigurd Bøje Larsen and Iceland by Mr. Gudmundur Jensson. The representatives of Finland were Mr. Tarmo Nuotio, Mr. Arvi Sinkkonen, Mr. Aarto Helin, Mr. Erkki Koivisto and Mr. Pasi Siili. Mr. Koivisto, Manager of Activities, acted as chairman, and Mrs. Elma Jaatinen as secretary for the conference. The agenda included a total of 19 items, the most important of which were the wage-agreement situation, the training of wireless operators, the representation at the 1967 ITU conference in Geneva, the exemption rules of the safety agreement, the lagging wages of UN wireless operators, the automatized ships and the collaboration with other organizations. Next conference will be held in Oslo in the autumn 1967.

SPARKS BY SPARKS... jatkoa sivulta 94

mistautukaamme siihen vakavasti. Yksissätuumin laivan päällikön kanssa valmistakaamme laivatovereillemme "kaikkien aikojen jouluyllätys:" Lukemalla jouluevankeliumi kaikkien kuultavaksi ja veisaamalla yhteisesti "Enkeli taivaan lausui näin —."

Sillä se on kunnianteko Hänelle, jonka syntymisen muistojuhlaa vietämme, ja se on suurinta mahdollista viisautta, mikä syntyy Jumalan Rakkaudesta ja uskosta.

P.S. — Mitä etäämpänä olemme Kristuksesta, sitä uneliaampia olemme. Mitä lähempänä olemme Häntä, sitä virkumpia olemme.

Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y.

Postiosoite: Sepänkatu 13, Helsinki 15
Sähkeosoite: Radioliitto, Helsinki
Puh. 635 320 Postisiirtotili: 7590

Toiminnanjohtaja ja taloudenhoitaja:
Erkki Koivisto
Valkjärventie 15 Laajalahti, puh. 461 447
Puheenjohtaja:
Tarmo Nuotio
Olarinmäki A 1, Matinkylä, puh. 426 211
Varapuheenjohtaja:
A. Sinkkonen
Hallituksen jäsenet:
E. Koivisto, A. Helin, V. Jyvä
Hallituksen varajäsenet:
E. Hallamaa, P. Mervi, E. Tanskanen
B. Westren-Doll, P. Siili

"Radiosähköttäjä"

Vastaava toimittaja: P. Siili, Ida Aalbergintie 3 B 11, Helsinki 40, puh. 478 869.
Ilmoitushankkija: Toim. O. Siltanen, puh. 653 381

Ilmoitushinnat v. 1966

	kerta-ilmoitus	
Etusivu ja 1/1-sivu	140:—	10 %:n
1/2-sivu	80:—	alennus
1/4-sivu	45:—	vuosi-il-
1/8-sivu	25:—	moittajille

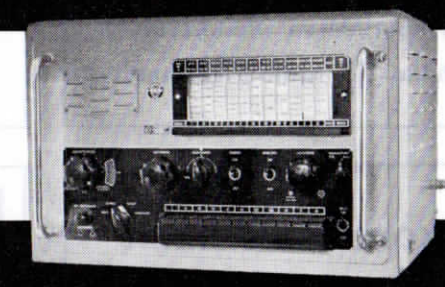
Ilmoitusten oltava toimituksen käytettävissä 2 viikkoa ennen kunkin numeron ilmestymistä eli tammi-, maalis-, touko-, heinä-, syys- ja marraskuun loppuun mennessä.

Tilaushinta mk 8:— vuodelta; irtonumero 1:50

Helsinki 1966 — Erikoispaino Oy

Radio-
SÄHKÖTTÄJÄ

HAGENUK



LAIVARADIO
- LÄHETTIMIÄ
- VASTAANOTTIMIA
- PUHELIMIA

suunnittelee
asentaa
huoltaa

Pääedustaja
OY HEDENGREN AB
HELSINKI 12 - LÖNNROTINKATU 18 - PUH. 647711 - TELEX 12-1110

Huollamme ja korjaamme laivojen radiot, tutkat ja kompassit.
Teemme myös sähköalan korjaustöitä.

Kotkan Sähköpaja Oy

Kotka, Keskuskatu 9
Puh. 12 417, klo 17 jälkeen 12 418

Suoritamme sähkö-, merenkulku- ja radiolaitteiden asennus-, korjaus- ja huoltotöitä sekä laadimme asennussuunnitelmia maa- ja laiva-asennuksia varten

Turun Asennuspaja

Kristiinankatu 4, Turku
Puhelin 18 294 tai 20 052

Visi-Radio Oy

Kotka, Keskuskatu 26, puh. 13 770

Suomen suurimman vientisataman ainoa tutka- ja radioerikoishuolto

OY THOMBROKERS AB

Shipbrokers - Chartering agents - Shipowner
Et. Esplanaadikatu 18, Helsinki
Telephone 61 211
Telex 12-544, 12-644
Telegrams: "thombro"

Hankoniemen Radio

Hanko, Vuorikatu 12, puh. 73 57
Kontt.ajan jälkeen 62 10 ja 76 37

Täydellinen radio- ja tutkahuolto

st Startrading oy-ab

FABIANINKATU 5 FABIANSGATAN

Huolto/Service 634 519
Myynti/Försäljning 653 590
kontt.ajan jälkeen / eft. kontorstid 652 809

STARTRADING

— Myy ja huoltaa laivaradiolaitteita, tutkia, kaikuluotaimia, hyrräkompasseja ja automaattiohjauslaitteita.
— Försäljning och service av fartygsradio, radar gyrokompasser och autostyrnings apparater.

Ab Paulin Chartering Oy & Co

Komm.yhtiö - Kom.bolag

— o —

NAUVO

Puh. Hangslax 67 ja 68
Sähke: Paulins
Telex: 62—227

20. 10. 1966

Radiosähköttäjä

N:o 5 1966 Kansainvälisten radiosähköttäjien äänenkannattaja
Lokakuu Julkaisija: Suomen Radiosähköttäjäliitto r.y., H:ki
17. vuosikerta Pää- ja vastaava toimittaja P. Siili
("Radiolennätin" 1930-31 - "Radio OH" 1932-49 - "Radiosähköttäjä" 1950-)

Merenkulun turvallisuus aaltoilee

Jo vuosikausia on merenkulkua totuttu pitämään erittäin turvallisena liikennemuotona. Tilastot ovat osoittaneet turvallisuuden lisääntyneen rinnan merenkulkijain koulutuksen, tietoyhteyksien ja laivojen teknisen kehityksen kanssa. Olisi suuri vahinko, jos tuo myönteinen kehitys nyt kääntyisi laskusuuntaan. Monet merkit viittaavat siihen, että tämäkään inhimillisen sivistyksen saavutus ei välty kehityksen aaltoliikkeeltä.

Epäpätevä ja ylirasitettu päällystö

Laivojen komentosillalla seisoo nykyään Vegalakkiin puettu ihminen, jolle merenkulkuhallitus on antanut tilapäisesti korkeamman päällystöaseman kuin mitä hänen pätevyyskirjansa ja koulutuksensa edellyttävät. Tällainen mies on valmis tekemään erivapautensa aikana niin paljon rahaa kuin suinkin ja ylitöitä on tarjolla. Hän myös viimeisenä valittaa väsymystä tai hakee ammattitaitoisen apua komentosillalle. Väsymys ja vastuuttomuus kehittyvät rinta rinnan ja salaa. Sitä olotilaa, jossa väsymys lopullisesti ottaa voiton vastuuntunnosta, kutsutaan uneksi!

Mielialat

Päällystön vapautta rajoitetaan merimieshengen vastaisesti keksimällä yhä uusia kontrollimenetelmiä ja papereita ajattelematta lainkaan, että jokainen uusi kaavake merkitsee epäluottamuslausetta päällystölle. Tietokoneet ja laivan laskujen tarkastus ovat varustamoiden konttoriväelle ilmeisesti liian vaivalloisia. Ei riitä, että trasseli on pistetty ransuunille; seuraavan kaavakkeen nimi lienee Rapport över trasselförbrukning å m/s .... däck/maskin, under perioden f.o.m. den ... t.o.m. den .... 19 ... Päällystöä ei suinkaan huvita tehdä konttorin kansioihin nuorille ekonomeille todistuskappaleita hyvästä varainhoidosta. Epäluottamuksen ilmaisut ja maahenkinen paperisota ovat omiaan vähentämään päällystöaseman arvostusta ja merenkulkijain innostusta ammattiaan kohtaan. Joukko sen vuoksi pysyy nuorena ja varustamolle etäisenä. Se tapahtuu turvallisuuden kustannuksella. Varmasti joku laiva vielä uppoaa mereen kirjaimellisesti välttyäkseen hukkumasta paperiin.

Turvallisuusmies muilla asioilla

Laivan konttorityöt ovat aikojen kuluessa langenneet luonnostaan radiosähköttäjälle. Niitä on tullut uusia ja uusia ilman mitään kokonaissuunnitelmaa. Lisää varmasti tulee vielä, vaikka niiden määrä jo nykyisinkin viittaa varustamoiden selvään yliorganisointiin. Paperityöt ovat samalla käyneet niin monipuolisiksi, että niitä on vaikea oppia hallitsemaan. Opettelu on sitäpaitsi vastenmielistä edellisessä kohdassa esitetyistä syistä. Konttoritöiden opettelu vie nuoren sähköttäjän parhaan harjoitteluajan hänen tultuaan koulusta. Radioalan ja elektroniikan opetus jää näin monelle sähköttäjälle hataraksi teoreettiseksi rakennelmaksi. Kun elektroniikka jatkuvasti lisääntyy laivoissa ja siihen totutaan luottamaan, vaaditaan radiosähköttäjältä yhä suurempaa vireyttä ammattiopintoihin, enemmän aikaa turvallisuuspalvelulle ja enemmän vapaa-aikaa henkisen tasapainon ylläpitämiseksi. Radiosähköttäjältä vaaditaan yhä edelleen jatko-opintojen sijasta ehdottoman tarkkaa paperitöiden aikataulun noudattamista. Siinä tingitään turvallisuudesta enemmän kuin ulkopuoliset tietävätkään ja enemmän kuin radiosähköttäjät kehtaavat edes tunnustaa.

Laivoja ilman turvallisuusmiestä

Varustamot pyrkivät kaikin tavoin vähentämään laivojen henkilökuntaa. Se nähdään ainoana ratkaisuna kilpailukykyisyyden säilyttämiselle. Tuloksena ovat mm. pykälälaivat. Näiden laivojen osuus turvallisuuspalveluun merellä on olematon. Komentosillalla seisoo usein perämies, joka ei osaa riittävästi englantia. Jos joku osaakin, ei hän kuuntele radiolla kansainvälistä kutsutaajuutta, ei ainakaan huonon näkyvyyden aikana.

Sairaanhoito ja ensiapu puoskareitten käsissä

Merenkulkukouluissa annettava ensiapukoulutus on löyhää ja liian teoreettista. Nykyinen tuntimäärä ehkä riittäisi, mutta kun kouluissa ei vaadita opetettujen asioiden osaamista, jää koko terveydenhoidon opetus huonon vitsin asemaan. Ensiapukoulutusta saaneita perämiehiä on merellä liian vähän eivätkä he koskaan ehdi ottaa potilaan sai-

raudesta selvää kirjoja selaamalla. Selvät ohjekirjat puuttuvat. Jos "piikki" tai aspiriini ei auta, saa potilas kuolla.

Pelastusvene — oljenkorsi hukkuvalle

Koulutuksen ja tekniikan kehitys ei ole mitenkään ratkaisevasti vähentänyt merenkulun vaaroja. Nykyajan laivat tuskin joutuvat merirosvojen saaliiksi, ne eivät menetä purjeitaan eivätkä madot enää syö niitä merikelvottomiksi. Joukko näitä perinteellisiä merenkulun murheita on kuitenkin yhä ennallaan, ellei hullumminkin.

Pelastusveneet ja niiden laskulaitteet ovat kehittyneet vain suunnitteluinsinöörien näkökulmasta katsoen. Vain harvoissa viime vuosien merionnettomuuksissa on kaikki pelastusveneet onnistuttu laskemaan mereen köli edellä. Tavallisen "takatuupparin" pelastusvene on tuomittu ruhjoutumaan aallokossa vinon valvin alle. Se pysyy ehkä sittenkin pinnalla, mutta miehet hukkuvat. Suurvaltojen sotalaivastot ovat kehittäneet käyttökelpoisia ja halpoja pelastuslauttoja, mutta kauppalaivoissa ne ovat yhä harvinaisia. Se on maailman merenkulkijajärjestöjen häpeänpilkku. Varustamot eivät huolehdi ihmisten pelastumisesta, sillä niiden vastuu on siirtynyt vakuutusyhtiöille sillä hetkellä, kun ihmiset alkavat kamppailun elämästä. Merenkulussa on materiaalin turvallisuuteen uhrattu paljon rahaa, mutta pahimpaan, ihmisten menetykseen, ei ole varauduttu.

Jatkokoulutus puuttuu

Merellä on myös joukko uusia vaaramomentteja. Laivat ovat nopeita ja massiivisia ja niitä on paljon. Varsinkin räjähtäviä lasteja kuljettavat säiliölaivat kasvavat ja samalla automatisoituvat. Niiden henkilökunta on kuitenkin koulutukseltaan kirjavaa ja jatkokoulutus puuttuu. Vanhempien merenkulkijoitten kasvaminen laivojen mukana on hyvin epätodennäköistä. Jo tutkan nappulatekniikan opettelu on näyttänyt muodostuvan monelle perämiehelle ylipääsemättömäksi kynnykseksi purjelaivakauden ja nykyajan välille.

Mielenterveys vaiko -sairaus?

Kaikki merenkulkijat kantavat muun muassa hermostollisten sairauksien suhteen "terveen papereita" taskuissaan. Lääkärin tarkastus on kuitenkin ylimalkainen. On sattunut tapauksia, että aikaisemmin vainohulluuden tai alkoholismin vuoksi maihin heitetty mies on päässyt uudelleen laivaan. Kukapa merelle pyrkivä kertoisi lääkärille hermojensa oikullisuuksia!

Kaikki suljetuissa yhteisöissä esiintyvät mielenterveydelle vaaralliset tekijät raivoavat yhä vapaana laivoissa. Sotaväen osastoissa, sairaaloissa ja kouluissa, jopa vankiloissakin, on ihmisten henkinen huolto yleensä järjestetty, mutta merellä se on vailla kokonaisratkaisua. Maassamme on uhrattu paljon rahaa ja työtä tämän asian hyväksi perustamalla merimieskirkkoja ja Kauppalaivaston Huoltoneuvosto ry. Osallistumattomien ongelma muodostaa kuitenkin rakennelmaan pahan aukon. Kaikki eivät käy kirkoissa eivätkä osallistu Huoltoneuvoston toimintaan. Kaikkein passiivisimmat ovat kuitenkin usein vilkkaita suupaltteja ja toimivat laivoissa henkisinä johtajina. Vastakkain ovat toisaalta valistuneempien tukahdutettu sosiaalisen osallistumisen tarve ja toisaalta passiivinen osallistumattomuus; tulos on melko hengetön lauma, jossa kukaan ei viihdy. Merelle ei saada pappeja eikä lääkäreitä, mutta ei heidän keinoillaan selvitäkään. Siellä on paremminkin "nuijalle" töitä sosiaalisella sektorilla. Tällainen "nuija" voisi olla esimerkiksi hyvän peruskoulutuksen saanut toinen radiosähköttäjä. Tällaisella järjestelyllä voitaisiin tehdä työnjako ja määritellä tarkemmin radiosähköttäjien nykyiset velvollisuudet: turvallisuuspalvelu, konttorityö, elektroniikka, sosiaalityö jne. Asiaa tullaan käsittelemään myöhemmin tämän lehden palstoilla.

Edellisissä kohdissa esitetyt puutteellisuudet merenkulun turvallisuudessa häiritsevät merenkulkijain henkistä tasapainoa, onhan turvallisuudentunne eräs mielenterveyden kulmakivi. Roima huumori ja kova työntahti jättävät pelontunteen tavallisesti alitajunnan asteelle, varsinkin, kun merenkulkijain nuoressa joukossa elää yhä surkuhupainen viikinkiaikojen ihanne rohkeasta merten miehestä. Mutta juuri tiedostamaton, alitajuntainen pelkotila on omiaan hämmentämään mielenrauhaa. Siinä suhteessa ihminen on ennallaan, vain laivat ja liikenne kehittyvät sielutonta vauhtiaan. Joukko on yhä kirjavaa ja laskemattomat luonnonvoimat jylläävät paitsi meressä myös ihmisissä.

Turvallisuuden kehitys kokonaan merenkulkijajärjestöjen käsissä

Yhteenvetona edellisestä voidaan todeta, että kaikkea ei ole vielä tehty ihmishengen turvaamiseksi merellä. Toisaalta näyttää siltä, että itse merenkulun kehitys tuo tullessaan uutta turvattomuutta. Sitä on omiaan aiheuttamaan myös varustamoiden kiihkeä kilpailu ja pitkälle kehittyneen vakuutusjärjestelmän lieveilmiö, vastuuttomuus. Turvallisuusolosuhteiden kehitys on kilpailun kiristyessä siirtymässä yhä selvemmin pelkästään merenkulkijajärjestöjen käsiin. Se onkin luonnollista, sillä niiden peruspyrkimyshän on juuri turvattujen työolosuhteiden aikaansaaminen. Näiden järjestöjen kannattaa muistaa, että turvallisuus hengen suhteen on ensisijaisempaa kuin esimerkiksi työttömyyskassa ja suurten tulojen turvaaminen. Mielenterveyden voitaneen katsoa olevan toisella tilalla. Ainakin pintapuolisesti asioita tarkastelleen mielestä tuo tärkeysjärjestys näyttää jotenkin maatuneen.

Muutamat edellä esitetyistä epäkohdista vaativat Suomen merenkulkijajärjestöjen pikaisia toimenpiteitä. Niihin kuuluu mm. jyrkkä asennoituminen ylitöitä ja päällystön erivapauksia vastaan. Ei riitä, että joku järjestö vastustaa omien jäsentensä ylitöitä taloudellisin tai sosiaalisin motiivein. Turvallisuus merellä on kaikkien yhteinen asia. Se on enimmäkseen päällystön käsissä ja ne kädet ovat nykyään väsyneitä.

Eräät turvallisuutta vaarantavat seikat vaativat niin laajoja järjestelyjä, että niitä ei voida ryhtyä toteuttamaan pienessä Suomessa vaarantamatta samalla merenkulkumme kilpailukykyisyyttä. Niitä on pyrittävä kehittämään kansainvälisellä tasolla. Sellainen on mm. ihmishengen turvaamisesta merellä tehdyn kansainvälisen sopimuksen tarkistaminen ja täydentäminen edellä esitettyjen puutteellisuuksien kannalta. Varsinkin henkinen huolto, sosiaalityö ja jatkokoulutus kaipaavat parannusta, sillä nykyajan merimies on jo tietoinen niiden asioiden valtavasta kehityksestä maissa. Hän kaipaa lähempää kontaktia ja suurempia osallistumismahdollisuuksia yhteiskuntansa elämään kuin menneen ajan toivonsa heittänyt retale, joka tarun mukaan "möi kaiken ja lähti merelle".

Tulevaisuus näyttää sittenkin valoisalta

Laivojen suureneminen, containerit ja automaatio tulevat lähivuosina lisäämään merenkulun tehokkuutta tuntuvasti. Kun juuri nämä lisäävät myös turvattomuutta, henkistä painetta ja vaatimuksia, on varsin kohtuullista, että merenkulkijat saavat osansa tästä uudesta kehitysaallosta. Se vaatii kuitenkin järjestöiltä yhteispeliä ja valppautta, sillä laivojen tehokkuutta pyritään samalla lisäämään myös henkilökuntaa vähentämällä turvallisuusseikoista välittämättä. Järjestöjen on pystyttävä valvomaan uusien laivojen suunnittelua muunkin kuin hyttitilojen kannalta. Automaatti saa korvata ihmisen vain ehdolla, että turvallisuus samalla lisääntyy joko asianomaisen koneen ansiosta tai siten, että se vapauttaa ihmistyövoimaa edellä esitettyjen epäkohtien poistamiseen. Uusi merenkulun kehitysaalto tarjoaa nyt ainutlaatuisen tilaisuuden turvallisuuden parantamiseen. Siihen tarvitaan vain hiven sitä rohkeutta, jota meri vaatii merimiehiltä.

IXX Pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi

Järjestyksessään yhdeksästoista pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi pidettiin elokuun 26—27 päivänä 1966 Helsingissä. Konferenssissa, jonka paikkana oli hotelli Torni, edustivat Ruotsia Gösta Hilding, Norjaa Elgar H Ottersen, Tanskaa Sigurd Bøjc Larsen ja Islantia Gudmundur Jensson. SR:n edustajina olivat Tarmo Nuotio, Arvi Sinkkonen, Aarto Helin, Pasi Siili ja Erkki Koivisto. Konferenssin puheenjohtajana toimi Erkki Koivisto ja sihteerinä rouva Elma Jaatinen.

Konferenssissa käsiteltiin seuraavat asiat:

1. Työehtosopimustilanne
2. Radiosähköttäjän koulutus
3. Radiosähköttäjien vastuu rahoista (säilytys ja laskuvirheet)
4. Radiohytin suuruus ja sijainti laivassa
5. Virkapukumerkit
6. Palkkalaskenta
7. The International Radio Consultative Committee (C.C.I.R.)-kokous Oslossa 1966
8. ITU-konferenssi 1967
9. Turvallisuussopimuksen IV luvun 3. sääntö
10. YK:n palveluksessa olevien radiosähköttäjien palkat
11. Laivaradioasemien luokkamerkinnät
12. Automatisoidut laivat
13. Yhteistyö toisten järjestöjen kanssa
14. Jäsenten siirtyminen toiseen pohjoismaiseen järjestöön
15. Radiosähköttäjän pätevyystodistuksen voimassaoloaika
16. Merimiesten asevelvollisuusmääräykset
17. Sodanvaaralisäpalkkojen verotus
18. Jäsenmaksut
19. Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi

1. Työestosopimustilanne

Konferenssia varten oli laadittu valmiiksi yhdistelmätaulukko, jossa oli 88 työehtosopimuksiin liittyvää eri kysymystä ja niiden vastaukset kunkin maan osalta ja josta oli helppo verrata tilannetta eri maissa. Taulukko käytiin läpi kohta kohdalta, jolloin kukin järjestö selosti niitä muutoksia joita työehtosopimuksiin oli tullut. Samalla kiinnitettiin huomiota niihin kohtiin, joihin olisi saatava muutoksia.

2. Radiosähköttäjien koulutus

Norjassa valmistui uusi koulutusohjelma lokakuussa 1965, mutta sen jälkeen ei ole tapahtunut käytännöllistä edistymistä. Ehdotuksessa on esitetty kouluajan pidentämistä 4 kuukaudella. Kun kehitys menee eteenpäin ja kun radiosähköttäjien tehtävät tulevat mahdollisesti muuttumaan, on koulutuksen nopea uusiminen välttämätöntä. Norjan edustaja esitti konferenssille norjalaisten varustamoiden suunnitelmia rationalisoitujen tankkilaivojen miehistölle maksettavista lisistä ja kehityksen kulusta sekä elektroonisten laitteiden huollosta laivassa.

Tanskassa on valmiina lakialoite merimiesten koulutuksesta, johon sisältyy myös radiosähköttäjien koulutus. Radiosähköttäjien koulutusajan pituutta ei ole määrätty, vaan tarkoituksena on antaa perusteellinen koulutus minkä ajan se sitten kestääkin. Myös lisäkoulutus kuuluu ohjelmaan. Asiassa olisi käännyttävä ITF:n puoleen koulutuksen saamiseksi kaikkialla samalle tavolle. Tanskan liitto on tehnyt kahden tanskalaisen varustamon kanssa sopimuksen, jonka mukaan varustamon radiosähköttäjät osallistuvat turkatekniilliseen kirjekurssiin, joka käsittää 21 luentoa. Tämän kurssin jälkeen on mahdollisuus osallistua 14 päivän pituiseen jatkokurssiin.

ONNITTELEMME 60-VUOTIASTA



Joulukuun 15 päivänä 1966 täyttää 60 vuotta radiosähköttäjä Jean Sucksdorff. Hän on syntynyt Jääskessä. Käytyään keskikoulun ja opiskeltuaan yhden vuoden Tekniska Läroverket'issä Helsingissä, hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 1. 9. 1932, jolloin liittyi jäseneksi Suomen Radiosähköttäjäliittoon. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut yhteensä n. 20 vuoden ajan seuraavissa laivoissa: 1932 36 Barbro, Hesperus, Arcturus, Regulus ja Argo sekä vuodesta 1947 alkaen Askö, Ledsund, Warma, Arabella, Sarpen, Aruba, Hanga, Skandia ja Holmia. Vuosina 1936—40 hän toimi teknikkona Oy Yleisradiossa Helsingissä ja sen jälkeen Puolustuslaitoksen palveluksessa vuoteen 1947 saakka. Huhtikuusta 1965 alkaen hän on ollut radiosähköttäjänä matkustajalaiva Holmiassa.

---

seen käytännölliseen vianetsintäkurssiin Kööpenhaminassa. Lisäksi on näiden varustamoiden kanssa sovittu, että kumpaankin kurssiin osallistunut saa 100—200 Tkr palkanlisän kuukaudessa. Tanskassa on järjestön toimesta julkaistu vianetsintää käsittelevä kirja.

Islannissa huolehtii radiosähköttäjien koulutuksesta posti- ja lennätinlaitos ja koulu on kaksivuotinen. Lokakuussa 1966 valtiopäivillä esiintulevassa lakialoitteessa on ehdotettu 3 vuotista valtion koulua. Islannissa ovat radiosähköttäjät jo nyt vastuussa kaikista laivan elektroonisista laitteista.

Ruotsissa on nykyinen koulutusaika, joka on yksi lukuvuosi, todettu aivan liian lyhyeksi, koska vain osa oppilaista valmistuu siinä ajassa. On tärkeää, että radiosähköttäjien koulutus saadaan kaikkialla samalle tasolle, joten asiassa olisi käännyttävä ITF:n puoleen. Myös varustamoiden olisi nähtävä, että radiosähköttäjät ovat sopivimmin koulutettavissa uusiin teknillisiin tehtäviin. Tässä mielessä olisi neuvoteltava myös muiden järjestöjen kanssa.

Suomessa valmistui radiosähköttäjien koulutustoimikunnan mietintö 19. 7. 1965. Ehdotuksen mukaan tulisi koulutusaika olemaan puolitoista vuotta ja lisäksi I lk pätevyystodistusta varten puoli vuotta. Mietinnön mukaisesti olisi uuteen koulutusjärjestelmään siirryttävä vuoden 1967 syksyllä. Pääpaino koulutuksessa olisi suunnattava teknilliseen puoleen.

Konferenssi päätti, että ITF:ltä tiedustellaan onko koulutusohjelmissa tapahtunut mitään muutoksia vuoden 1964 jälkeen jolloin viimeksi pidettiin ITF:ään kuuluvien radiosähköttäjäjärjestöjen konferenssi Lontoossa. Lisäksi päätettiin tiedustella ITF:n mahdollisuuksia järjestää jälleen radiosähköttäjäkonferenssi pohtimaan mahdollisuuksia nopeamman edistymisen aikaansaamiseksi radiosähköttäjien koulutuksen uusimiskysymyksessä.

3. Radiosähköttäjän vastuu rahoista (säilytys ja laskuvirheet)

Norjassa on vielä lukuisia laivoja joissa ei ole rahojen säilyttämistä varten kassakaappia radiosähköttäjän käytettävissä.

Ruotsissa on varustamoille lähetetty kiertokirje jossa on vaadittu kassakaapin hankkimista radiosähköttäjän käyttöön. Laskuvirhetapaukset käsitellään erikseen ja tällöin päätetään onko radiosähköttäjä velvollinen maksamaan vahingon.

Tanskassa on ollut sellainen käytäntö, että radiosähköttäjän ei ole tarvinnut vastata rahoista ellei hänen käytettävissään ole ollut kassakaappia. Laskuvirheet saa radiosähköttäjä itse maksaa.

Suomessa on varustamoyhdistys lähettänyt kiertokirjeen, jossa varustamoja pyydetään huolehtimaan kassakaapin tai kassalippaan asettamisesta radiosähköttäjän käyttöön. Radiosähköttäjät ovat itse joutuneet korvaamaan laskuvirheet.

4. Radiohytin suuruus ja sijainti laivassa

Asiasta keskusteltaessa todettiin, että määräysten mukaan radioaseman tulee sijaita mahdollisimman ylhäällä laivassa ja radiosähköttäjän asuinhytin tulee olla radioaseman välittömässä läheisyydessä. Savupiippuun sijoitettu radioasema on osoittautunut virheeksi siitä aiheutuvan tärinän vuoksi. Parhaana takeena siitä, että vältytään virheellisyyksiltä on se, että järjestöt saavat antaa lausunnon hyteistä jo ennen rakennusvaihetta. Tähän on päästy Islannissa ja osittain myös Suomessa. Tanskassa ei ole esiintynyt virheellisyyksiä radiohyteissä vaan ovat ne olleet tyydyttäviä. Sen sijaan radiosähköttäjien asuinhytit on eräissä tapauksissa sijoitettu eri kerrokseen, mikä tuottaa hankaluuksia.

5. Virkapukumerkit

Norjassa on harkittu siirtymistä Englannin uusiin virkapukumerkkeihin, joissa on "timanttikuva" nauhojen välissä sekä vihreä reunus kultakaluunoissa. Nykyiset merkit ovat yksi 11 mm kultanauha alle 5 vuoden palvelusajalla, kaksi kultanauhaa 5—15 vuoden palvelusajalla ja 2½ kultanauhaa yli 15 vuoden palvelusajalla. Nauhojen yläpuolella on hihassa radiosähköttäjän ammattia kuvaava erikoismerkki.

Ruotsissa on samat virkapukumerkit kuin Norjassa.

Tanskassa on monissa yhtiöissä vielä vanhat Marconi-nauhat, mutta useat yhtiöt ovat liiton kehoituksesta siirtyneet käyttämään Norjassa ja Ruotsissa olevia virkapukumerkkejä.

Islannissa on radiosähköttäjillä kaksi kultanauhaa hihassa.

Suomessa otettiin kuluvana vuotena uudet virkapukumerkit käytäntöön: kaksi kultanauhaa joiden yläpuolella salamamerkki. Laivassa, jossa on kaksi radiosähköttäjää, on ensimmäisellä kolme kultanauhaa hihassa. Aikaisemmin kultanauhojen välissä ollut vihreä verka jätettiin kokonaan pois.

6. Palkkalaskenta

Vertailtiin palkkalaskennassa käytettyjä menettelytapoja ja todettiin, että yleisesti on suurien lomakkeiden käytöstä siirrytty pienempiin lomakkeisiin, joka helpottaa työtä. Norjassa ja Tanskassa yritetään saada äyrit loppusummista pois kuten Ruotsissa on jo tapahtunut. Suomessa pyöristetään palkat lähempään kymmeneen penniin.

7. The International Radio Consultative Committee kokous Oslossa 1966

Elgar H Ottersen selosti C.C.I.R:n kokousta, joka pidettiin Oslossa keväällä 1966 ja johon hän osallistui liittonsa edustajana. Tässä kokouksessa käsiteltiin niitä kysymyksiä, jotka tulevat esille Geneven konferenssissa 1967, kuten merkinantojen selektiivisyys, VHF:n lisääntyvä käyttö, radiosuuntiminen, hätäsuuntimislähettimet, itsensäkantavat antennit ja radiopäivystys.

8. ITU:n konferenssi 1967

Keskustelussa radiosähköttäjien edustajan osallistumisesta The Maritime World Administrative Radio Conference'en Genevessä 1967 pidettiin välttämättömänä, että radiosähköttäjillä on siellä huomioitsija kuten edellisessäkin konferenssissa oli. Päätettiin ensiksi tiedustella ITF:ltä, jos se voisi lähettää radiosähköttäjien edustajan tähän konferenssiin ja ellei, niin huomioitsija lähetettäisiin IFR:n edustajana, jolloin IFR:ään kuuluvat radiosähköttäjäjärjestöt maksaisivat edustuksesta aiheutuvat kulut jäsenmääriensä mukaisessa suhteessa.

9. Turvallisuussopimuksen IV luvun 3. sääntö

Todettiin, että Lontoossa hyväksytyn ihmishengen turvaamista merellä koskevan kansainvälisen sopimuksen erivapautusmääräyksiä radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta sovelletaan edelleen Ruotsissa liian helposti matkustajalaivoihin nähden.

Tanskassa voivat ainoastaan eräillä pienemmillä alueilla lähiliikenteessä kulkevat matkustajalaivat saada p.o. erivapauden.

Norjassa eivät viranomaiset enää nykyisin anna helposti erivapautuksia.

Islannissa on radiosähköttäjän oltava kaikissa niissä laivoissa joiden henkilökuntaan kuuluu enemmän kuin 12 henkeä.

Suomessa on kesäpurjehduskaudeksi 1966 annettu neljälle matkustaja-alukselle erivapautus radiosähkötyslaitteiden pitovelvollisuudesta Suomen ja Ruotsin välisessä liikenteessä Ahvenanmeren ja Merenkurkun kautta. Nämä laivat ovat: Bore I 527 br.t. 425 matkustajaa, Alandia 476 br.t. 276 matkustajaa, Korsholm III 865 br.t. 354 matkustajaa ja Bothnia 712 br.t. 259 matkustajaa.

10. YK:n palveluksessa olevien radiosähköttäjien palkat

Todettiin, että YK:n palveluksessa olevien radiosähköttäjien palkat eivät ole seuranneet yleistä palkkojen kehitystä vaan ovat ne jääneet suuresti jälkeen. Alkuaikoina kun YK otti palvelukseensa radiosähköttäjiä, arveltiin että toimet olisivat tilapäisluontoisia, mutta aikaa myöten on osoittautunut, että YK tarvitsee jatkuvasti radiosähköttäjiä palveluksessaan. Päätettiin yrittää kansainvälisten järjestöjen kautta vaikuttaa asiaan ja lisäksi päätettiin, että jokainen järjestö, jonka jäseniä on YK:n palveluksessa, lähettää omalle kansalliselle ryhmälleen YK:ssa toivomuksen YK:n radiosähköttäjien palkkojen tarkistamiseksi.

KOULUTUS ON AVAINSANA

Itseopiskelu vapaa-aikoina on kehityskykyisen ihmisen järkevä pääomansijoitus. KVSK:ssa voi suorittaa koulukursseja ja lukuisten alojen erityiskursseja pätevien opettajien johdolla. Valittavana on yli 400 ainetta, esimerkiksi:

Keskikoulu	OSASTOJA:
Lukio	Oppikoulu-,
Kauppakoulu	kieli-,
Kauppaopisto	taide-,
Teknillisen koulun aineita:	yhteiskunnallinen,
tekninen matematiikka	maatilatalouden,
radiotekniikka	kaupallinen,
	rakennus-, kone-
	ja sähköosasto

Kielet: suomi, ruotsi, saksa, englanti, venäjä
Koskaan ei ole liian myöhäistä aloittaa, mutta miksi lykätä päätöstä. Tilatkaa ilmainen esittely sitoumuksetta Teitä kiinnostavasta alasta jo tänään osoitteella:

KVSK Kansanvalistusseuran KIRJEOPISTO
HELSINKI 53, puh. 76 54 00

11. Laivaradioasemien luokkamerkinnät

Keskustelussa pyrittiin selvittämään pohjoismainen näkökanta vyöhykekuunteluun.

Norjassa on päivystys jaettu 8 ja 22 välille ja päivystys tapahtuu klo 8—11.30, 15.30—17.30 ja 19.30 22.00. Näistä voidaan keskimmäistä päivystysaikaa muuttaa.

Tanskassa on päivystysaika klo 8—22.00 ja varustamo voi poikkeavasti määrätä 2 tunnin osalta päivystyksen. Vyöhykepäivystys on voimassa.

Ruotsissa voi päivystysajan määrätä päällikkö.

Islannissa noudatetaan vyöhykepäivystystä.

Suomen kauppalaivoissa on vyöhykepäivystys käytännössä.

Yhteyksien kananlta todettiin vyöhykepäivystyksen olevan varmemman. Mikäli päivystys tapahtuu muina aikoina, olisi rannikkoradioasemille aina ilmoitettava päivystysajat.

12. Automatisoidut laivat

Todettiin, että laivojen automatisoinnin yhteydessä saattaa radiosähköttäjien tehtävät myös muuttua automatisoiduissa laivoissa. Päätettiin edelleen tarkasti seurata tilanteen kehitystä.

RADIOTEKNIIKAN KÄSIKIRJA I–IV

TV-TEKNIIKKA I
noin 800 sivua

TV-TEKNIIKKA II
noin 500 sivua

AM-TEKNIIKKA
noin 700 sivua

TM-TEKNIIKKA
noin 450 sivua

Huom! Kirjat on sidottu kauniiseen, vihreään muovinahkaan. TV-osat ilmestyvät lokakuun lopussa ja muut osat marraskuun lopussa.

Ammatti-ihmisenä tiedätte, että radio- ja tv-alalla **tieto** on valttia. Tiedätte myös, ettei inhimillinen muisti pysty säilyttämään suurtakaan tietomäärää. Tarvitaan päteviä käsikirjoja, joissa tarvittavat tiedot ovat aina ulottuvillanne. Syksyn kuluessa ilmestyvä **Radiotekniikan käsikirja** on todellinen ammattimiehen työkalu, joka lyhyessä ajassa maksaa itsensä.

Kustannusosakeyhtiö Tammi, Hämeentie 15, Helsinki 50

Lähettäkää minulle rastilla merkitsemäni kirjat käteisellä / osamaksulla, jolloin lähetystä vastaanottaessani suoritan 25 mk ja sen jälkeen 20 mk / kk (tarpeeton pyyhitään).

☐ TV-TEKNIIKKA I 55 mk ☐ AM-TEKNIIKKA 48 mk
☐ TV-TEKNIIKKA II 42 mk ☐ TM-TEKNIIKKA 40 mk

Nimi .....

Osoite .....

Radiosähköttäjä

Radio - Tv - Elektro - Photo - Cameras

HUOMIO
TÄRKEÄ TIEDOTUS HERROILLE SÄHKÖTTÄJILLE

Palvelemme Teitä erittäin edullisesti ja varmasti Kielin kanavassa.

Päivä- ja yöpalvelu. Edulliset hinnat pienissäkin tilauksissa.

Keskustelkaa asiasta koko laivahenkilökunnan kanssa ja tilatkaa uusi Suurluetteloni. Uusi luettelo matkaradioista 1964/65 on nyt saatavissa.

Tilatkaa jo tänään kokeeksi niin voimme henkilökohtaisesti neuvotella edullisista toimitusehdoistani.

Suurempia tilauksia voimme toimittaa myös tanskalaisiin satamiin.

Kirjoittakaa jo tänään, se on Teille edullista.

Firma Werner Gerberding 23 Kiel, Nietzschestr. 29
Telefon: Kiel 50 342 - Telegramme: 50 342 Gerberding Kiel

13. Yhteistyö toisten järjestöjen kanssa

Asiasta keskusteltaessa todettiin, että hyvä yhteistyö toisten merenkulkijajärjestöjen kanssa on erittäin tärkeää. Ruotsissa on solidaarisuus järjestöjen kesken hyvä. Tanskassa on yhteistyötä yritetty seitsemän eri merenkulkijajärjestön välillä, mutta on se erittäin vaikeaa eikä tuloksiin ole päästy. Islannissa kuuluvat kaikki merenkulkijat samaan liittoon. Norjassa on aikaisemmin ollut järjestöjen välillä yhteistoimintaa, mutta tällä hetkellä sitä ei ole. Suomessa on jo pitemmän aikaa vallinnut hyvä yhteistyö lukuunottamatta neljän vuoden taukoa yhden järjestön osalta. Viime syksystä lähtien ovat kaikki merenkulkijajärjestöt jälleen olleet hyvässä yhteistyössä.

14. Jäsenten siirtyminen toiseen pohjoismaiseen järjestöön

Päätettiin edelleen pitää voimassa aikaisemmin tehtyä sopimusta siitä, että kolmen kuukauden jälkeen siirtymisestään toisen pohjoismaan laivaan radiosähköttäjäksi hänen on liityttävä sen maan radiosähköttäjäjärjestöön jäseneksi ja maksettava laivajäsenen jäsenmaksu sen maan järjestölle. Sen johdosta, että järjestöt eivät kaikissa tapauksissa ole olleet tarpeeksi ajoissa tietoisia tällaisista siirtymisistä, päätettiin pitää parempaa yhteyttä ja ilmoittaa puolin ja toisin jäsenten siirtymisistä ja jo maksetuista jäsenmaksuista.

15. Radiosähköttäjien pätevyystodistuksen voimassaoloaika

Ruotsissa on voimassa määräys, että radiosähköttäjän pätevyystodistuksen kelpoisuusaika päättyy sen jälkeen kun asianomainen on ollut poissa radiosähköttäjän tehtävistä kaksi vuotta. Käytännössä ei tätä määräystä kuitenkaan ole noudatettu.

Norjassa on suoritettava uusi tutkinto jo vuoden poissaolon jälkeen radiosähköttäjän tehtävistä.

Tanskassa on suoritettava uusi tutkinto sähkötyksessä, vastaanotossa ja radioliikenteessä, jos asianomainen ei ole ollut yhteensä vähintään 12 kuukauden ajan viimeisten viiden vuoden aikana joko laiva- tai rannikkoradioasemalla radiosähköttäjänä.

Suomessa ei ole mitään poikkeusmääräyksiä pätevyystodistuksen voimassaoloaikaan nähden.

16. Merimiesten asevelvollisuusmääräykset

Norjassa tuli 19. 7. 1966 voimaan asetus, jonka mukaan asevelvollisuusikään tulleella merimiehellä, jolla on 12 palveluskuukautta laivassa, on oikeus anoa erivapautta asevelvollisuudesta vuoden kerrallaan. Jos hän vielä 28 vuotiaana on laivapalveluksessa, voidaan hänet vapauttaa kokonaan rauhanaikaisesta asepalveluksesta. Tämä ei kuitenkaan koske radiosähköttäjiä, perämiehiä, konemestareita, stuertteja ja kokkeja. Nämä voivat tulla kysymykseen vain, jos meripuolustusvoimien vahvuus sen sallii.

Tanskassa ovat merenkulkijajärjestöt yrittäneet saada merenkulkijoille helpotusta asepalveluksesta, mutta siinä ei ole onnistuttu.

Ruotsissa on valmisteilla erikoisasetus, joka koskee merimiesten asevelvollisuutta, mutta todennäköisesti ei ainakaan päällystön osalta ole mitään helpotuksia odotettavissa.

Suomessa ei kysymys ainakaan radiosähköttäjien osalta ole ajankohtainen, koska melkein kaikki radiosähköttäjäkouluun hyväksytyt oppilaat ovat jo saaneet peruskoulutuksensa puolustusvoimissa asevelvollisuuttaan suorittaessaan.

17. Sodanvaaralisäpalkkojen verotus

Norjassa on tehty esitys viranomaisille, että sodanvaaralisät joko vapautettaisiin veroista tai tehtäisiin helpotuksia niiden verottamisessa. Asiaa ei vielä ole ratkaistu.

Ruotsissa tuli 1943 voimaan määräys, jonka mukaan korkeintaan 10.000 kr suuruiset sodanvaaralisät vuodessa olivat verovapaat, mutta tämä määräys kumottiin jo vuonna 1945.

Tanskassa ja Suomessa ei ole mitään helpotuksia sodanvaaralisien verottamisesta.

18. Jäsenmaksut

Ruotsi: 300 Rkr vuodessa + 25 Rkr lakkokassaan. Passiivijäsenen jäsenmaksu maissa on 45 Rkr vuodessa.

Islanti: 2.000 Islannin kruunua vuodessa (13 kr = 1: - mk)

Norja: 180 Nkr vuodessa, johon sisältyy maksu turvakassaan, opintokassaan ja avustusrahastoon.

Tanska: 360 Tkr vuodessa, josta 20 % lakkokassaan ja 5 % opintorahastoon.

Suomi: 110:— mk vuodessa + 15: mk "tuparahastoon" laivajäseniltä. Rannikkoradioasemilla ja jäänmurtajissa 55: mk + 15: mk "tuparahana". Toisella toimialalla olevilta 15:— mk vuodessa + 5:— mk vapaachtoisena "tuparahana".

19. Seuraava pohjoismainen radiosähköttäjäkonferenssi

Elgar H. Ottersen kutsui Norsk Sjømannsforbundin puolesta seuraavan pohjoismaisen radiosähköttäjäkonferenssin Osloon.

E. K.

P.S. Ensimmäisenä konferenssipäivänä 26. 8. tarjosi Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiö konferenssiin osallistuneille lounaan matkustajalaiva Ariadnessa, jossa tilaisuudessa yhtiön edustajana toimi radiotarkastaja Kurt Lindroos. Esitämme Suomen Höyrylaiva Osakeyhtiölle sekä konferenssin että liiton puolesta parhaimmat kiitokset tästä ammattikuntaamme kohdistuneesta huomionosoituksesta.

Posti- ja lennätinhallitus

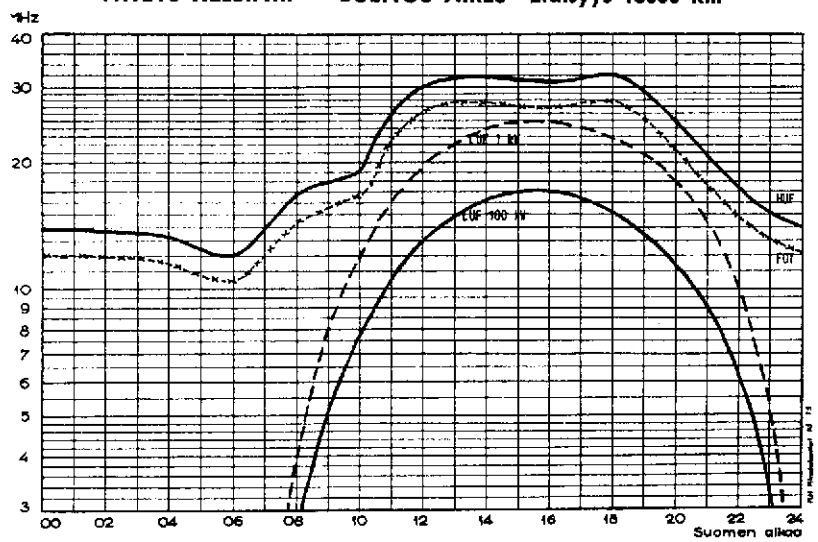
Radio-osasto

MUF:n ja FOT:n ennakkolaskelmia lokakuulle 1966.

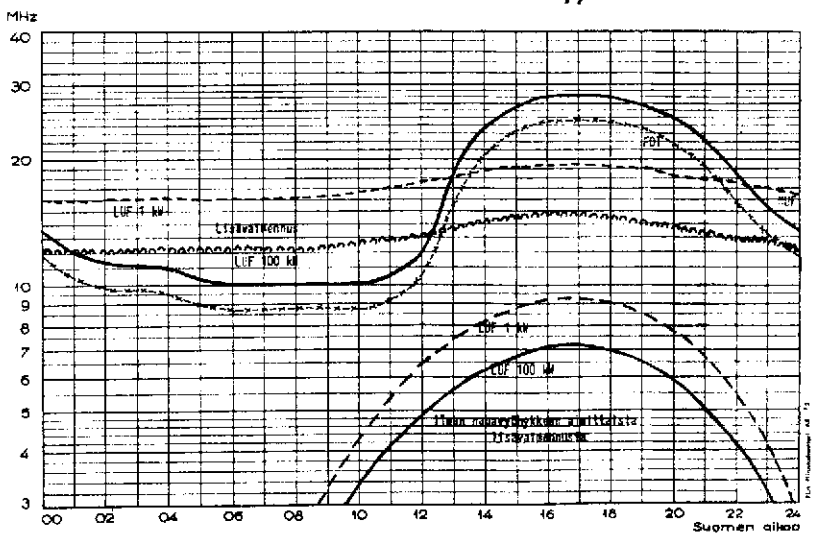
Ennakkolaskelmat perustuvat asemalla kentänvoimakkuuden 1 μV/m, lähetysteho 1 kW

MUF = Suurin käyttökelpoinen taajuus
LUF = Pienin taajuus, joka antaa vasta-asemalla
FOT = Optimitaajuus

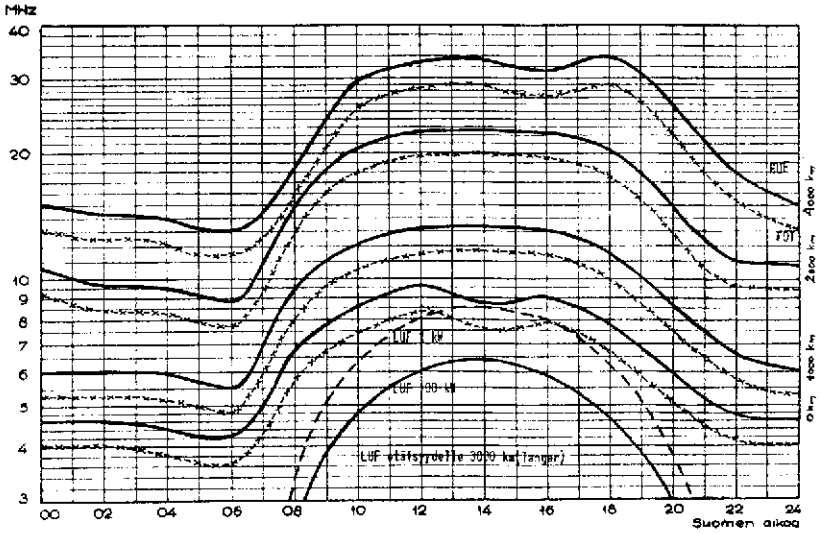
YHTEYS HELSINKI — BUENOS AIRES Etäisyys 13000 km

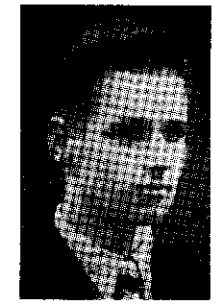


YHTEYS HELSINKI — NEW YORK Etäisyys 6700 km



YHTEYS HELSINKI — EUROOPPA Etäisyydet 0—4000 km





A. E. Louhisola



T. Päivärinne



A. M. Härkönen

Elokuun 18 päivänä 1966 täytti 50 vuotta radiosähköttäjä Arvo Ernst Louhisola (ent. Lindroos). Hän on syntynyt Impilahdella. Käytyään keskikoulun Kankaanpään yhteislyseossa ja saatuaan 6 lk. todistuksen Turun toisesta suomalaisesta lyseosta 1935, hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 14. 9. 1937. Suomen Radiosähköttäjäliiton jäseneksi hän liittyi 18. 9. 1937. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut yhteensä noin vuoden ajan seuraavissa laivoissa: Diana, Hamina, Savonia ja Clio. AUK:n hän kävi 1937. Talvisodan aikana hän palveli radioteollisuudessa ja jatkosotaan hän osallistui ryhmänjohtajana tykistön tulenjohtueessa ja PM:ssa lottaradiosähköttäjäkurssien kouluttajana. Alikers. 1937. Saanut Vm.2, Ts.mm ja Js.mm. Vuosina 1938—1941 hän oli Radiotekno Oy:n paleluksessa Helsingissä ja 1944—45 radioliikkeen hoitajana Forssassa. Vuodesta 1945 alkaen hän toimi Oy Star Radio Ab:ssä Helsingissä aina liikkeen lopettamiseen saakka 1965.

Marraskuun 17 päivänä 1966 täyttää 50 vuotta radiosähköttäjä Aulis Matti Härkönen. Hän on syntynyt Lahdessa. Käytyään keskikoulun Lahden yhteiskoulussa 1934 hän suoritti II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän tutkinnon 21. 12. 1937. Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenenä hän on ollut 22. 12. 1937 alkaen. Laivaradiosähköttäjänä hän on toiminut yhteensä n. 8 vuotta seuraavissa laivoissa: Rigel, Kurikka, Parma, Flora H ja Aune H. AUK:n hän kävi 1937. Talvisodan aikana hän toimi laivaradiosähköttäjänä ja jatkosodassa 1941—43 radiosähköttäjän tehtävissä PM:n radiokomppaniassa. Kersantti 1942. Saanut Vm.2. Heinäkuusta 1948 lukien hän toimi radiosähköttäjänä Helsingin ilmailuviestiasemalla ja kesäkuusta 1958 alkaen hän on toiminut Lappeenrannan ilmailuviestiasemalla.

Radiosähköttäjä T. Päivärinnettä koskeva kirjoitus 50-vuotispäivän johdosta julkaistiin RS 4/66:ssa. Onnea edelleenkin!

Sähkeosoite RADIOHEUER Brunsbüttelkoog

ARVOISAT RADIOSÄHKÖTTÄJÄT

RADIO - TV - SÄHKÖ - VALOKUVAUSKONEET

ja tarvikkeet ym. edullisimmin meiltä

— kääntykää luottamuksella puoleemme
— me palvelemme Teitä erittäin edullisesti Kielin kanavassa
— hintamme ovat kilpailukykyiset, meillä on vienti-alennus
— päivä- ja yöpalvelu, hoidamme myös sähkösanomatilaukset
— uusi suurluettelomme saatavissa
— matkaradioluettelo 1965/66 ilmestynyt
— keskustelkaa asiasta toistenkin kanssa laivalla
— tilatkaa heti kokeeksi, se kannattaa

GUSTAV HEUER

Brunsbüttelkoog
Köningsberger Strasse 8
puh. 615 (päivällä ja yöllä)

Jääkäri-kenraalimajuri LEO EKBERG kuollut



Lokakuun 1 päivänä 1966 kuoli Helsingissä yksi maamme tunnetuimmista viestimiehistä, jääkärikenraalimajuri Leo Aleksander Ekberg. Hän oli syntynyt Tampereella 20. 7. 1894. Opiskeltuaan teknillisessä korkeakoulussa 1913—1915, hän liittyi tammikuussa 1916 27. Jääkäripataljoonaan. Hän osallistui Misse-joen ja Riianlahden taisteluihin sekä Aa-joen talvitaisteluun. Suoritettuaan viestikurssit sekä radio- ja lyhyen sissierikoiskurssin, hänet komennettiin yhdessä jääkäri Tenhusen kanssa Suomeen rakentamaan ja hoitamaan salaista radioasemaa, jolla hän sitten välitti Berliinistä tietoja Suomen sotilasviranomaisille. Vuonna 1919 hänet määrättiin Yleisesikunnan yhteysosastoon, josta sittemmin muodostui Tiedonantojoukkojen tarkastajan esikunta. 1920 hän sai komentoonsa kenttälennätinpataljoonan Riihimäellä, missä tehtävässä toimi 13 vuotta. Esiupseerin erikoiskurssin ja Sotakorkeakoulun hän suoritti 1926—27. Vuonna 1934 hän siirtyi Yleisesikunnan teknillisen tarkastajan apulaiseksi ja sittemmin toimistopäälliköksi. 1939 hänet määrättiin päämajan viestikomentajaksi ja viestiosaston päälliköksi ja 1940 hän tuli pääesikunnan viestikomentajan virkaan, jossa toimessa hän oli aina vuoteen 1954 saakka, jolloin siirtyi eläkkeelle.

JÄSENMAKSUT

Kuten helmikuun 5 päivänä 1966 pidetyssä liiton vuosikokouksessa päätettiin, on kaikki jäsenmaksut suoritettava joulukuun 31 päivään mennessä. Mikäli jäsenellä on vielä mainitun päivän jälkeen maksamattomia jäsenmaksuja, erotetaan hänet liitosta viimeistään seuraavan tammikuun 31 päivänä, jonka jälkeen liitto perii jäsenmaksut sääntöjen 9 §:n mukaisesti oikeusteitse siitä aiheutuvine kuluineen.

On huomattavaa, että liitto ei lähetä enää mitään karhukortteja niille jäsenille jotka eivät vielä ole maksaneet jäsenmaksujaan, eikä myöskään niille jäsenille, jotka joutuvat maksamaan lisämaksun lyhyemmän aikaa laivassa palvelun johdosta. Kaikkien näiden jäsenten on siis itse huolehdittava siitä, että jäsenmaksut tulevat maksetuiksi myöhästymisestä aiheutuvine lisämaksuineen niiden uusien jäsenmaksuohjeiden mukaisesti jotka olivat Radiosähköttäjä-lehdessä No 1/66 (sivu 22—23).

Hallitus

SR:N TOIMINTAA JA TIEDOTUKSIA
1. 8. 1966 — 30. 9. 1966

Liiton hallituksen kokouksia on pidetty 16. 8. ja 16. 9. 1966.

Merenkulkijain kurinvalvontalautakunta on 7. 9. 1966 antanut ottokatselmuskiellon radiosähköttäjä Reijo Eino Ilmari Virtaselle 31. 3. 1967 saakka. Syynä ottokatselmuskieltoon oli se, että hän oli ollut alkoholin vaikutuksen alaisena m/s Inhassa radiopäivystysaikana merellä. Tämän johdosta peruutti Posti- ja lennätinhallitus 9. 9. 1966 Virtaselle 17. 7. 1958 antamansa II luokan kansainvälisen radiosähköttäjän todistuksen 31. 3. 1967 saakka. Mainituista syistä johtuen sekä sääntöjen 3 §:n nojalla erotettiin radiosähköttäjä Reijo Eino Ilmari Virtanen, jäsennumero 893, Suomen Radiosähköttäjäliiton jäsenyydestä 9. 9. 1966 lukien ja annettiin hänelle samalla oikeus hakea uudestaan jäsenyyttä liitossa 1. 4. 1967 alkaen.

Ruotsin kurinvalvontalautakunta (Sveriges Redareförenings och Sveriges Fartygsbefälsförenings undersöknings- och bestraffningsnämnd) on Göteborgissa 13 päivänä syyskuuta 1966 pitämässään kokouksessa päättänyt kieltää radiosähköttäjä Kaarlo Sakari Suokkaalta ainiaaksi oikeuden toimia radiosähköttäjä ruotsalaisissa laivoissa. Syynä tähän oli hänen sopimaton käyttäytymisensä työssä sekä muut sattuneet seikat jotka osoittavat hänen sopimattomuuttaan radiosähköttäjän ammattiin.

Elokuun 15 päivänä neuvottelivat liiton edustajat Posti- ja lennätinhallituksen kanssa ehdotuksesta, joka määrittelee posti- ja lennätinlaitoksen viran ja toimen haltijoilta vaadittavat ammattitutkinnot. Neuvotteluissa hyväksyttiin liiton esittämät muut muutosehdotukset lukuunottamatta sitä, että myös Helsingin lennätinkonttorissa kaikilta radiosähköttäjän virkanimikkeellä toimivilta olisi vaadittava I lk. kansainvälinen radiosähköttäjän tutkinto. Posti- ja lennätinlaitoksen kaikkien edustajien asiassa ottaman kannan mukaisesti heiltä vaadittaisiin vain lennätinvirkamiestutkinto, mutta olivat muuten sitä mieltä että nämä virkanimikkeet olisi muutettava, koska niiden haltijat eivät enää ole varsinaisissa radiosähköttäjän tehtävissä. Emme voi käsittää posti- ja lennätinhallituksen edustajien tällaista kannanottoa, sillä eihän millään voida perustella sitä, että radiosähköttäjän virkanimikkeellä, joka nimike jo ilmaisee että kysymyksessä on radiosähköttäjän pätevyyden omaava henkilö, voisi väliaikaisestikaan toimia joku sellainen jolla ei ole tätä pätevyyttä. Niiden Helsingin lennätinkonttorissa nykyisin toimivien lennätinvirkamiesten, joilla ei ole I lk. kansainvälistä radiosähköttäjän tutkintoa, nykyinen radiosähköttäjän virkanimike on ensi tilassa muutettava toiseksi. Posti- ja lennätinhallituksen edustajina neuvotteluissa oli puheenjohtajana vt.apul.johtaja Tauno Humaloja sekä muina neuvottelijoina insinööri Ista Alajoki, apul.johtaja Martti Tuhkanen, opistonjohtaja Osmo Laakso ja sihteerinä osastosihteeri Tauno Nyyssönen. SR:ää edustivat Helin ja Koivisto.

Sen johdosta, että rannikkoradioasemien ja ilmailuviestiasemien yötyön aikahyvitysasiassa ei vieläkään ole tullut ratkaisua ja koska yötyön rahakorvauksen maksaminen on lopetettu heiltä vastoin Posti- ja lennätinhallituksen asiassa antamia ohjeita, kääntyi liitto 20. 8. 1966 uudella kirjeellä Posti- ja lennätinhallituksen pääjohtajan puoleen ja pyysi hänen toimenpiteitään, että rannikko- ja ilmailuviestiasemien radiosähköttäjille maksettaisiin heille kuuluvat yörahat takautuvasti 25. 10. 1964 lähtien ja edelleen siihen saakka, kunnes yötyön korvaus tulee muulla tavalla järjestetyksi. Pääjohtaja Saloila on ilmoituksensa mukaan antanut asian Radio-osaston tutkittavaksi, mutta syyskuun loppuun mennessä ei mitään vastausta ole vielä saatu.

Elokuun 31 päivänä 1966 kävi liiton lähetystö (Nuotio, Sinkkonen ja Koivisto) jättämässä Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeri Suonpäälle kirjeen, jossa kiirehditään ministeriön toimenpiteitä radiosähköttäjien koulutuksen saamiseksi radioohjesäännön edellyttämälle tasolle siten, kuin radiosähköttäjien koulutustoimikunnan 19. 7. 1965 valmistuneessa mietinnössä on esitetty. Koska kaikki koulutustoimikunnan mietinnössä pyydetyt lausunnot ovat jo saapuneet ministeriöön ja kun ne ovat olleet sisällöltään myönteisiä, lupasi ministeri Suonpää ryhtyä toimenpiteisiin radiosähköttäjien koulutuksen siirtämiseksi Kulkulaitosten ja yleisten töiden ministeriöltä Kauppa- ja teollisuusministeriölle koulutustoimikunnan mietinnön mukaisesti.

Elokuun 26, 30 ja 31 sekä syyskuun 1 ja 2 päivinä pidettiin Posti- ja lennätinhallituksen ja sen henkilökuntajärjestöjen välillä neuvotteluja posti- ja lennätinhallituksen asettaman työaikatoimikunnan mietinnöstä. Neuvotteluissa todettiin, että henkilökuntajärjestöjen edustajat eivät voineet hyväksyä mietinnössä ehdotettuja työaikoja, jotka eräissä tapauksissa huonontaisivat nykyisin käytännössä olevia ja jo pitkän ajan kulussa vakiintuneita työaikoja. Tämä järjestöjen edustajien kanta vahvistettiin syyskuun 2 päivänä työaikatoimikunnan puheenjohtajalle jätetyssä, yhteisesti allekirjoitetussa kirjeessä. Yksityiskohtaisen eriävän mielipiteensä mainitusta työaikatoimikunnan mietinnöstä ilmoitti liitto posti- ja lennätinhallitukselle 7. 9. 1966 päivätyssä kirjeessään, jossa erikoisesti kiinnitettiin huomiota radiosähköttäjien vuorotyön rasittavuuteen, joten ehdotuksessa esitettyä 40 tunnin työviikkoa, joka on tarkoitettu normaalia päivätyötä varten, ei voida soveltaa radiosähköttäjiin, joiden työajasta n. 70 % tehdään säännöllisen työajan ulkopuolella iltaisin ja yöllä sekä lisäksi sunnuntaisin ja juhlapäivinä. Lisäksi kiinnitettiin lausunnossa huomiota 7 ja 21 päivän työjaksojen soveltumattomuuteen vuorotyössä, ruokailutaukojen järjestämiseen sekä siihen, että ylityön korvaamista vapaa-ajalla ei voida hyväksyä rahakorvauksen asemesta. Erikoista kummastusta pll:n henkilökuntajärjestöjen keskuudessa on herättänyt se tapa, millä näitä neuvotteluja käytiin ja kiirehdittiin saattamaan voimaan nämä uudet työaikamääräykset posti- ja lennätinlaitoksessa siitä huolimatta, että parhaillaan työskentelee hallitusneuvos Ojalan johdolla kaksikin komiteaa, jotka tutkivat työaikalain ulkopuolella olevien virkamiesten työaikakysymyksiä sekä ylityön ja epämukavana aikana suoritetun työn korvausperusteita ja joiden tutkimusten on määrä valmistua kuluvan vuoden loppuun mennessä. **Ei voida millään perustella sitä, että uudet työaikamääräykset otettaisiin käytäntöön ennakkotapauksena yhdessä keskusvirastossa ennenkuin niistä on sovittu lopullisesti valtioneuvoston ja keskusjärjestöjen välisissä neuvotteluissa koko virkamieskuntaa arten. Vai onko ehkä tarkoituskin saada uudet työaikamääräykset hyväksytyksi ennakkotapauksena suuressa keskusvirastossa malliksi koko virkamieskuntaa varten? Asian hoitamisessa osoitetun kiireen huomioon ottaen kysymys tuntuu aiheelliselta.**

Posti- ja lennätinhallituksen Radio-osastosta on pyydetty ilmoittamaan, että milloin laivaradioaseman katsastus on toimitettu ulkomailla, on radiosähköttäjän ilmoitettava siitä välittömästi suoraan Radio-osastolle.

Helsinki 30. 9. 1966

Tj

TOIMIPAIKKOJEN VAIHDOKSET
AJALLA 12. 7. — 30. 9. 1966

12. 7. -66	Heikki Ojala		ha	Siwa
18. „ „	Yrjö Jalkanen	va	ma	Tellus
„ „ „	Mikko Koskela		ma	Ritva
„ „ „	Hannu Luoma		ha	Espa
19. „ „	Seppo Lehti		ha	Pirkko Nurminen
20. „ „	Matti Härkönen	ent.	ma	Corona
24. „ „	Sakari Turunen	va	ha	Pomo
25. „ „	Martti Blomgren		ma	Finnclipper
„ „ „	Esko Eskola		ha	Viking
„ „ „	Seppo Laine		ma	Araguaya
27. „ „	Pertti Särkkä		ma	Palva
28. „ „	Anita Arola		ha	Rundal
„ „ „	Martti Kaltto		ma	Agneta
29. „ „	Jorma Roos	ent.	ma	Inga
„ „ „	Pertti Salomaa		ma	Finndana
„ „ „	Raimo Sorsa		ha	Arkadia
„ „ „	Tapio Suomi		ma	Tervi
30. „ „	Fredrik Lehto		ha	Ariadne
„ „ „	Esko Raatikainen		ma	Inha
„ „ „	Risto Rantala		ma	Susanna
„ „ „	Seppo Rytkönen		ma	Finnbrod
1. 8. „	Olof Alhojoki		ha	Antares
„ „ „	Leo Suutarinen	ent.	ma	Simpele
2. „ „	Esko Hakala		ma	Finnhansa
„ „ „	Leo Huuhtanen	ent.	ha	Rigel
„ „ „	Urpo Kormano		ha	Master
3. „ „	Rolf Hugo Lindqvist		ma	Argo
„ „ „	Orvo Mutikainen		ha	Silja
4. „ „	Heimo Lindell		ha	Wellamo
5. „ „	Hugo Bollström		ma	Sirius
„ „ „	Pekka Uotila		ha	Markus
6. „ „	Kurt Österman		ha	Kungsö
7. „ „	Vilho Kauhanen	ent.	ma	Vaasa Provider
„ „ „	Tapio Mikkola	ent.	ma	Mylle
8. „ „	Heikki Kaislaniemi		ma	Taurus
9. „ „	Into Laine	ent.	ha	Bore

SPARKS BY SPARKS

Mielihyvällä tutustuimme arv. Toimittajan lehtemme viime numerossa nähtyyn pohdiskeluun ylityökaupoista, vastikkeista sekä meikäläisten määrätynlaisista velvollisuuksista laivayhteisössä. — Mitä taas omaan juttuumme A- ja B-ihmisistä tulee, se osaltaan sivusi viimeksimainittua kysymystä. Muuten, juttu oli julkaisuhetekllään ainakin kaksivuotias. Silti se tänäkin päivänä vaikuttaa, vaikka sen itse sanommekin, varsin ajankohtaiselta.

Ihmisen koko elämän meno koostuu erilaisista velvollisuuksista. Mitä pikemmin tämän ensinnäkin oivallamme, ja toiseksi siihen alistumme, sen parempi sekä itsellemme että ympäristöllemme.

Aivan liian kauan ovat muutamat omaan itseensä kiertyneet ja sitä tietä epäsosiaaliset yksilöt ammattikunnassamme vahingoittaneet yhteistä etuamme ja edelleen aiheuttaneet sekä harmia että kitkaa laivayhteisöissä. Tarkoitamme yksilöitä kautta liittomme historian, ketään erityisemmin nimeämättä. Ja kun nyt on havaittu ainakin neljän tuoreen sähköttäjänpoikasen syyllistyneen samaan menoon, on vakava ja varoittava sana jälleen paikallaan.

Jokainen merille torvea toitotellen lähtenyt, olipa hän sitten junkki, koneoppilas, messipoika tai -tyttö taikka sähköttäjä, on haksahtanut heti kärkeen ensimmäiseen erehdykseensä. Sillä kaikkein viimeksi merellä torvensoittajia tarvitaan.

Jokaisen laivassa uraansa aloittelevan meikäläisen on heti alussa oivallettava, että hänen varsin itsenäinen asemansa yhteisössä asettaa hänen eteensä vissit vaaramomentit. Yksin työskenneltäessä ja omissa oloissa paljon oltaessa joudutaan kiusaukseen noudattaa omia mielijohteita, rakentaa oma omaa suurta ja tärkeää Minää miellyttävä elämisen tyyli. Ja heti, kun tähän on langettu, on poikettu pääväylältä sivuraiteille, mitkä ennemmin taikka myöhemmin päätyvät pusikkoon. Ja niin jälleen joko paetaan merta, taikka merellä saamutaan.

Eikä kauankaan sitten poikkesimme laivamme kanssa samanaikaisesti samaan satamaan sattuneeseen tuttuun alukseen tervehtiäksemme tuttua virkaveljeä. Hänkään ei ollut eilisen teeren poikia ammatissaan, hänelläkin oli takanaan pitkä litka palveluvuosia merellä. Kello osoitti mielestämme riittävän paljon vierailua ajatellen, noin yhdeksää taikka vähän yli. Radiohyttiin johtava ovi oli suljettu, mutt'ei lukittu, ja niinpä avasimmekin sen siitäkin huolimatta, ettei koputukseemme oltu vastattu. Hytti oli autio ja tyhjä, ja panimme heti sisälle astuttuamme merkille, että väliseinässä oleva asuinhyttiin johtava ovi oli myöskin suljettu. Koputettuamme tuloksettomasti senkin pintaa astuimme senkin kautta peremmälle. Virkaveljemme löytyi punkastaan, missä hän vain työläästi herätykseemme havahtui, ja mistä hän vieläkin työläämmin kömpi jalkeille.

Tämä Veljemme oli jo kauan sitten omaksunut oman omituisen elämisen tyylinsä, mikä ensinnäkin sotki hänen elämisensä laivayhteisössä, houkutteli hänet väkijuomien liialliseen käyttöön sekä vihdoin vaurioitti hänen hermostoansa. — Aivan äskettäin kuulimme miehen joutuneen jo toisen kerran yhden vuoden sisällä hoitoon maakynteen. Ja mies on niinsanotussa parhaassa iässään.

Tämä Veljemme tapaus saattaa olla äärimmäisen vakava eli senlaatuinen, **ettei hän itse itselleen mitään mahda?** — Jos lukisit tämän, Sinä, josta puhe on, panepa erityisesti mieleesi nämä sanamme! "Olemme itsekin ollut täysin avuton oman itsemme suhteen ja olemme edelleenkin. Mutta emme kuitenkaan ole avuton, sillä meitä autetaan alituisesti Herran Jeesuksen Kristuksen taholta."

Niinpä, vasta täydellisen tappion koettuamme pääsemmekin voitoliseen elämään. Toivo ei ole milloinkaan menetetty, vaan se elää aina, ikuisesti.

Valmistaudumme jälleen viettämään joulua. Val-

Jatkuu takasivulla

„ „ „	Harry Lindroos	va	ha	Bore III
10. „ „	Heikki Gartz	ent.	ma	Herakles
„ „ „	Pentti Havo	ent.	ha	Veli
„ „ „	Antero Orva		ma	Wipunen
11. „ „	Martti Moilanen		ha	Lonsi
12. „ „	Reino Tuominen	ent.	ma	Finnhansa
„ „ „	Jaakko Heinimäki		ha	Viking
13. „ „	Veikko Jyvä		ha	Ariadne
„ „ „	Timo Kahila		ha	Ramsö
„ „ „	Markku Kettunen	ent.	ma	Ragny
„ „ „	Esko Moilanen	ent.	ma	Nunnalahti
„ „ „	Juhani Orava		ma	Finnpartner
15. „ „	Leo Lövgren	ent.	ha	Aallotar
„ „ „	Jaakko Ojanperä		ma	Aconcagua
16. „ „	Pekka Mattinen		ma	Hesperus
„ „ „	Olli Raikkala	ent.	ma	Eva
„ „ „	Pauli Salonen		ma	Fennia
„ „ „	Vilho Hannula	ent.	ma	Master
„ „ „	Kari Sippa		ma	Valny
„ „ „	Pentti Örn		ma	Linden
17. „ „	Harald Enberg	ent.	ha	Rhea
„ „ „	Onni Erkkilä		ma	Pollux
„ „ „	Nils Hellen		ha	Patria
„ „ „	Heikki Siipola	ent.	ha	Regulus
18. „ „	Osmo Kupela		ma	Passad
„ „ „	Uljas Läike		ha	Hesperia
21. „ „	Leevi Hurrila	ent.	ma	Finnseal
22. „ „	Matti Kari		ha	Ragni Paulin
„ „ „	Erkki Heikkinen		ma	Arica
„ „ „	Erkki Huumonen		ma	Newbury
„ „ „	Lauri Schildt		ma	Tellus
24. „ „	Juhani Hakkola		ha	Finlandia
„ „ „	Kaj Lindström		ha	Pallas
25. „ „	Taisto Luoto	ent.	ma	Virgo
26. „ „	Göran Appel		ha	Someri
„ „ „	Olavi Karjalainen	ent.	ma	Finnsailor
27. „ „	Arvi Poijärvi		ha	Aldebaran
29. „ „	Ulf Fagerström		ma	Gunny
„ „ „	Aarre Sihvo		ma	Tervi
„ „ „	Nils Westerholm		ma	Hebe
30. „ „	Unn Töttermann		ha	Sara
31. „ „	Karl-Johan Jungell		ma	Granö
„ „ „	Juhani Orava		ma	Finnhansa
„ „ „	Taisto Reiss		ma	Taurus

Vapaina 31. 8. Elena Gritzkewitz, Pekka Husgafvel, Tapio Jouppila, Matti Kettunen, Jukka Ranninen, Tuula Salminen, Ralph Sjösten.

ENGLISH SECTION

The editorial titled "Safety at sea on the decline" deals with some deficiencies in the safety of life at sea. The article draws attention, on one hand, to the still prevalent backwardness of some security matters and, on the other hand, to new adverse conditions arising from the very development in shipping trade.

Following items form subjects for critical examination:

— Incompetent and overtasked officers

Due to the shortage of ships officers, the Finnish Board of Navigation has lately granted mates and engineers numerous exemptions to serve a higher rank than they would be entitled to by their certificate. On the other hand, great many ships sail with crews short in number. The overtime work resulting from this is trying... When exhaustion prevails over the sense of responsibility, the condition is called sleep.

— Moods

Contrary to the spirit of seamanship, the liberty of the officers is restricted by the invention of an ever-increasing number of control forms to testify to the sound management on board. Every single form constitutes a token of distrust to the officers in charge of high responsibilities. This gives discredit to the profession, and the crowd stays juvenile at the expense of safety... Ships threaten to perish at sea in order to avoid succumbing under a burden of documents.

— Security man engaged by other tasks

Wireless operators find themselves compelled to sacrifice time spent on security service and listening watch to the benefit of scheduled paper work. Training in the field of radio goes awaste, when the young wireless operator while entering the profession must devote several months of study to initiate himself into office drudgery.

— Ships without wireless operator

Shipowners make every effort to reduce ship crews. It is considered the only means to defy competition. This line of thinking has resulted in, inter alia, the so-called paragraph vessels... No wireless operator — no safety around the ship at sea... The world's seafaring organizations do not fully realize the value of the wireless operator as regards the safety of their members.

— Medical care and first aid administered by quacks

The officers, who are both overwrought and inadequately trained in first aid, follow the principle: If neither an injection into the buttocks nor aspirin does help, there is nothing left for the patient but to die.

— Lifeboat — a straw to the drowning

Lifeboats and their launching gear have undergone improvements from the design engineer's point of view only... The use of life rafts has not been adopted to a sufficient extent.... In cargo ships of the coaster type with a collective superstructure aft, the lifeboat is doomed to be smashed under the oblique counter in heavy sea...

— Lack of complementary training

The training of officers takes variegated forms from an international point of view... The sea is a common element for all. Radar operation techniques, for one thing, has for many a mate become an insurmountable barrier between the great sailing days and modern times... The future automation requires competent knowledge, and the navigation a complete trust in the maneuvers of other vessels.

— Mental hygiene or mental disorder

No collective social solutions have yet been applied to ships. They lag behind even with respect to prisons. The modern seaman wishes to participate in the activities of his community, quite unlike the ancient desperado who, according to the tale, "sold his belongings and left for the sea". There is no hope of getting doctors and

1. 9. -66	Lauri Kyllönen	ent.	ha	Ostrobotnia
„ „ „	Jorma Liikkanen		ma	Finnmaid
„ „ „	Paula Rautavaara		ma	Finnstar
„ „ „	Runar Stjärnstedt	ent.	ma	Ilmatar
1. „ „	Matti Teriö	ent.	ha	Bore III
2. „ „	Raine Hynninen	ent.	ha	Bore VI
„ „ „	Maija-Liisa Järvinen		ma	Malmi
„ „ „	Yrjö Lehtimäki		ma	Asynja
„ „ „	Erkki Similä		ma	Pohjanmaa
3. „ „	Paavo Jussila		ha	Wellamo
„ „ „	Taisto Tiainen		ha	Bjarmia
4. „ „	Kalevi Silvasto		ma	Lotila
5. „ „	Eero Huovilainen		ma	Mistral
„ „ „	Stig Lindgren		ha	Bore V
„ „ „	Harri Velamo		ha	Antares
6. „ „	Antti Härmä		ma	Finndana
„ „ „	Taneli Nousiainen		ha	Silja
„ „ „	Aulis Rasinkoski		ma	Hektos
„ „ „	Antti Taipale		ha	Malla
7. „ „	Arto Halonen		ma	Finnboston
„ „ „	Ilmari Lounasmaa		ha	Patria
9. „ „	Risto Alanne		ma	Kaipola
„ „ „	Juha Sihvonen		ma	Baltic
10. „ „	Jorma Tolonen	ent.	ma	Solny
„ „ „	Hilpas Lemmetty		ha	Kari Ragnar
12. „ „	Pentti Ojamies		ma	Pinja
„ „ „	Eino Mononen		ma	Mylle
13. „ „	Alpo Maattola	ent.	ma	Asynja
13. „ „	Heimo Kouvo		ma	Susanna
15. „ „	Nils Hellen		ma	Pensa
„ „ „	Rauno Suominen		ma	Finn Enso
16. „ „	Juhani Orava		ma	Finnpartner
17. „ „	Tero Kärkkäinen	ent.	ha	Rhuys
19. „ „	Taneli Nousiainen		ma	Titania
20. „ „	Jukka Ranninen		ma	Rekola
„ „ „	Yrjö Tuominen		ha	Pallas
21. „ „	Matti Syrjänen		ma	Hektos

Vapaina 30. 9. -66 Aarno Ahlgren, Elena Gritzkewitz, Seppo Hakkarainen, Pekka Husgafvel, Tapio Jouppila, Juhani Jousimies, Sulo Kalmi, Vilho Kauhanen, Matti Kettunen, Kari Koskimäki, Pentti Lampimäki, Yrjö Lehtimäki, Britta Lehtovirta, Erkki Lepistö, Rudolf Lucas, Martti Myöhänen, Simo Naala, Esa Nykänen, Erkki Pautola, Ensio Pietiläinen, Risto Rantala, Toivo Rissanen, Paavo Saario, Raimo Sorsa, Valto Suokas, Markku Yli-Tepsa, Oiva Vanhanen, Osmo Vihersalo, Bertel Virkkumaa.